الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إنشاء مشاريع البنية التحتية في تركيا

Public-Private Partnership In The Construction Of Infrastructure Projects In Turkey

د.سعود وسيلة
جامعة محمد بوضياف، المسيلة
saoudwassila@hotmail.com

د.فرحات عباس
جامعة محمد بوضياف، المسيلة
ferhata75@yahoo.fr

تاريخ الاستلام: 2018/02/28 تاريخ القبول: 2018/04/16

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز إحدى التجارب الرائدة عالميا في تقوية وتعزيز بنيتها التحتية من خلال الاعتماد على الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وهي تركيا، وقد توصلت الدراسة إلى أن التجربة التركية في مجال البنى التحتية، من أنجح التجارب العالمية بحيث تمكنت من إقامة مشاريع عملاقة في قطاع النقل والصحة وغيرها سواء من قبل شركات محلية تركية أو شركات أجنبية، وقد أثبتت هذه الشراكة فعاليتها، فتعتبر تركيا من الدول المتقدمة في مجال هذه الشراكة من حيث حجم الاستثمارات من جهة، وقوة وفعالية البنى التحتية المقامة من ناحية أخرى.

الكلمات المفتاحية: بنى تحتية، تقاسم المخاطر، عقود بوت، عقود شراكة، مشاريع عملاقة بتركيا.

Abstract :

The importance of the study is demonstrated by the need for qualified infrastructure to achieve the desired development in the economic and social fields of life in all its branches. This requires the participation of the public and private sectors in achieving this. The study aims to highlight one of the world's leading experiments in strengthening and strengthening its infrastructure from The study found that the Turkish experience in the field of infrastructure is one of the most successful international experiences, so that it was able to establish giant projects in the transport sector, health and others, whether by local Turkish companies or This partnership has proved its effectiveness. Turkey is one of the developed countries in terms of volume of investments on the one hand and the strength and effectiveness of the infrastructure on the other.

***Key Words*:** *BOT contracts, Infrastructure, Mega projects in Turkey, Partnership contracts, Risk sharing.*

JEL Classification : F23 ; H11 ; L9 ; R42

* مرسل المقال: سعود وسيلة (saoudwassila@hotmail.com)

المقدمة:

يتطلب الاستثمار في البنى التحتية في غالب الأمر مبالغ ضخمة وميزانيات كبيرة، فضلا عن كون طبيعة مخرجاته ترجع بالقيمة المضافة للدولة بشكل أساسي، لذلك ففي الغالب تقوم الدولة بتسطير هذه البرامج وتتكفل بالإنفاق والتسيير والصيانة دون القطاع الخاص، أي أن هذا الأخير لا يستطيع الاستثمار في مثل هذه المشاريع بصفة منفردة، إما لارتفاع التكاليف أو انخفاض العائد في بعضها. فالدولة تتميز بقدرتها على تمويل المشاريع الضخمة إلى جانب عدم وجود ضغط على مؤسساتها من قبل سوق الأوراق المالية من ناحية تخفيض التكاليف، بالإضافة إلى عدم وجود قيود على الميزانية لانعدام خطر الإفلاس، هذا من جهة ومن جهة أخرى فعلاوة على التركيز على البناء القاعدي للصناعة والاقتصاد، فالدولة تهتم بالتكفل بشكل أفضل بالجوانب الاجتماعية.

إلا أن تحقيق تنمية شاملة تمس كافة جوانب الدولة تستلزم تعاونا بين القطاعين العام والخاص، التي يتم الاستعانة به لإنجاز جزء من المشاريع الأساسية في القطاعات الرئيسية كالنقل والصحة والطاقة، وهذا ما عملت عليه تركيا في تنفيذ برامجها وخططها الموضوعة للتنمية خلال العقدين الماضيين، وانطلاقا من ذلك تظهر إشكالية الدراسة المتمثلة في: **"ما مدى نجاح التجربة التركية في اعتمادها على الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إقامة مشاريع البنية التحتية؟**

1. مدخل مفاهيمي للبنية التحتية

1. 1. تعريف البنية التحتية:

لم يتم تحديد تعريف موحد للبنية التحتية، وإنما يختلف ذلك باختلاف المجال المستعمل فيه، فالبنية التحتية لدى علماء الاقتصاد، غير البنية التحتية لدى علماء الاجتماع أو القانون، وفيما يلي سيتم تقديم بعض التعريفات من وجهة النظر الاقتصادية: حسب "كوتنر" فإن البنية التحتية هي: "كل ما يتضمنه النشاط الذي يدرج ضمن أنشطة رأس المال الإجتماعي الثابت، وهي:

- أنها تتضمن صناعات تنتج خدمات ضرورية وتعتبر شرطا مسبقا لتحفيز النمو الصناعي.
- أن الخدمات المنتجة بطيئة التحرك والانتقال، لذلك فإن الطاقات التي تنتج من هذه الخدمات يجب أن تنتج داخل الدولة ذاتها.
- أن الطاقات المنتجة لهذه الخدمات تتميز ببعض الخصائص، مثل النطاق الذي تستهدفه واستغراقها فترات طويلة في التجهيز، وأنها معمرة بصورة غير عادية".(بن زاوي وسلاطني، 2015، 76)

أما البنك الدولي فيعرف البنية التحتية بأنها: "مجموعة المنشئات والشبكات والخدمات التي يجب أن تتوفر بالمدن والمناطق الحضرية والتي لا يمكن دون وجودها ممارسة النشاط الاقتصادي والاجتماعي بكفاءة، وتشكل منتجاتها سلعا وخدمات، وفي بعض الأحيان ذات طبيعة احتكارية تقدمها الحكومة". (صالح، 2006، 10).

أما التعريف التالي **فيعد الأكثر شمولية** في وقتنا الحالي: "البنية التحتية هي مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، والمنشآت التي تتولى تشييدها وتشغيلها، إضافة إلى الخدمات التي تعتمد على العمالة الكثيفة، كجمع النفايات وتقديم خدمات النقل العامة، وتتشكل البنية التحتية من الطرق والمطارات والموانئ والسكك الحديدية ومحطات مياه الشرب وشبكاتها، ومحطات توليد الكهرباء وشبكاتها، وشبكات الغاز الطبيعي والصرف الصحي والاتصالات ومرافقها، بالإضافة إلى الخدمات الصحية والإسكان والتعليم".(علي وعلي، 2010، 115).

1. 2. خصائص مشاريع البنية التحتية:

من بين أهم الخصائص المميزة لمشاريع البنية التحتية نذكر: (صلاح، 2015، 09-12)

أ. **ارتفاع الكثافة الرأسمالية:** حيث تتطلب عادة كميات كبيرة من رؤوس الأموال النقدية لتنفيذها، ويتحقق العائد منها على فترات زمنية طويلة نسبيا، الأمر الذي يجعل درجة المخاطرة المحيطة بها مرتفعة نسبيا، وكلما ارتفعت كثافة رأس المال المستثمر قل معدل دوران رأس المال، مما يؤدي إلى طول فترة الاسترداد.

ب. **ظاهرة تزايد غلة الحجم:** حيث تتسم هذه المشروعات بوجود ظاهرة تزايد غلة الحجم أو تناقص التكاليف، التي تنشأ نتيجة لما يسمى بالوفورات بنوعيها الداخلي والخارجي. هذه الوفورات تنشأ بسبب زيادة معدلات الإنتاج والاستثمار في مشروعات البنية التحتية، ولا سيما في مراحل نشأتها الأولى. ما ينقص في متوسط التكاليف ويسمح بتخفيض أجور أو أسعار خدمات البنية التحتية ورفع مستوى الخدمات في الوقت نفسه.

ج. **ظاهرة الاحتكار الطبيعي:** يعرف المحتكر بأنه المنتج الوحيد للسلعة أو الخدمة والتي لا بوجد لها بدائل، وما يزيد من ظاهرة الاحتكار الطبيعي في مشروعات البنية التحتية هي التجديدات الفنية التي تتم في هذه المشروعات تتسم بارتفاع الكثافة الرأسمالية وعدم القابلية للتجزئة.

د. **عدم قابلية مشروعات البنية التحتية للتجزئة:** حسب علماء التنمية الاقتصادية فإن مشروعات البنية التحتية تكون غير قابلة للتجزئة، وذلك راجع لضخامة الحد الأدنى لحجم المشروعات وحاجتها لرؤوس أموال ضخمة. وعليه فمن الضرورة أن يكون هناك برنامجا استثماريا يغطي جميع مجالات الإنتاج للاستفادة من الوفورات الخارجية للمشاريع التنموية، وتقليل تكاليف إنجاز هذه المشاريع.

هـ. **البنية التحتية أداة للتغيير الهيكلي:** وهنا يتعلق الأمر بدور البنية التحتية في عمليات الإنتاج، فهي تقدم خدمات في شكل سلع وسيطة تقوم عليها مختلف الصناعات الأخرى، فمثلا توفر شبكة جيدة من الطرقات والسكك الحديدية والموانئ والمطارات من شأنه تسهيل عمليات نقل المواد الأولية بين مراكز الإنتاج، ونقل السلع النهائية بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك، فالبنية التحتية لقطاع النقل في هذه الحالة ساهمت بتدنية التكاليف وبالتالي الزيادة في الأرباح وهذا ما سوف يزيد من تنافسية السلع والخدمات.

و. **قدرة الاقتصاديات على توفير التمويل اللازم الإنجاز:** من أهم المشاكل التي تواجه المشاريع التنموية الكبيرة مثل مشروعات البنية التحتية هي توفر التمويل بالقدر الكافي واللازم، وعلى ذلك يجب أن تكون أكثر كفاءة

وإنتاجية، وهذا ما يشكل عقبة كبيرة في الاقتصاديات النامية لإنجاز هذه المشاريع، ويرجع السبب في ذلك إلى عدم توافر التمويل الكافي بسبب عدم قدرة هذه الاقتصاديات على تعبئة المدخرات الكافية.

ز. **البنية التحتية ذات نفع عام:** أي ذات نفع جماعي ولا يمكن استبعاد أحد من الاستفادة منها، ولهذا يخفق السوق في توفيرها ويتوجب على الدولة أن تتدخل في تأسيسها وتوفير خدماتها.

ح. **طول مدتي الإنشاء والاستغلال:** تستغرق مشاريع البنية التحتية فترة زمنية طويلة لإنجازها، كما أن هذه المشروعات تتسم بطول فترة الاستغلال أي فترة التشغيل والإنتاج، ولهذا السبب فإن معدل الربحية في هذه المشروعات يكون منخفضا ومدة استرداد رأس المال تكون طويلة.

1. 3. أسباب تدخل الدولة في مشاريع البنية التحتية:

تعتبر البنية التحتية من المشاريع التي تدخل ضمن ما يعرف بالمشروعات العامة، والمقصود بذلك أن الدولة هي المسؤول الأول عن إنشائها، ولا يمكن للقطاع الخاص إلا المساهمة فيها بنسبة محددة، وذلك يرجع إلى عدة عوامل منها: (حجازي، 2004، 35-36)

أ. **أسباب تمويلية:** ويتعلق الأمر بأحد مصادر تمويل النفقات العامة للدول، حيث أن بعض الدول تعمل على احتكار إنتاج وتوفير بعض السلع والخدمات العامة، وأحسن مثال على ذلك قيام كثير من الدول بإنشاء وإدارة الموانئ والمطارات والتي تحقق عوائد مالية مهمة من خلال عمليات تأجير مكاتبها.

ب. **أسباب إستراتيجية:** ويتعلق الأمر بسيطرة الدولة على بعض الصناعات الهامة مثل صناعة الأسلحة والذخائر، فالمصلحة العامة تقتضي عدم قيام القطاع الخاص بمثل هذه الصناعات وذلك للحفاظ على الأمن الوطني.

ج. **أسباب اجتماعية:** ويتعلق الأمر بذوي الدخول المحدودة والضعيفة، فهذه الفئات تكون غير قادرة على الاستفادة من بعض السلع والخدمات، فتقوم الدولة بتوفيرها لهم مجانا أو بأسعار أقل من تكلفة الإنتاج، مثل خدمات التعليم والصحة، فالقطاع الخاص في هذه الحالة لا يستثمر في هذه المجالات لأنها لا تحقق الربحية المرجوة.

د. **أسباب اقتصادية:** تحاول الدول تحقيق الكفاءة الاقتصادية ورفعها من خلال التخصيص الأمثل للموارد المتاحة في الاقتصاد من جهة، ومن جهة أخرى المحافظة على الاستقرار الاقتصادي من خلال محاولة الحد من الفجوات التضخمية والانكماشية.

2. ماهية الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص

2. 1. تعريف الشراكة بين القطاعين العام والخاص:

لقد تناولت كل هيئة دولية موضوع الشراكة بين القطاعين العام والخاص بما يتناسب مع مبادئها، ووضعت لها تعريفا محددا، ومن بين مجموع هذه التعريفات نذكر: (صلاح، 2015، 38-39)

أ. **تعريف صندوق النقد الدولي**: "الشراكة بين القطاعين العام والخاص تمثل الترتيبات التي تسمح للقطاع الخاص بتقديم أصول وخدمات البنية التحتية والتي كانت تقدم تقليديا من خلال الحكومة، وتدخل الشراكة في عدة مجالات للبنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية، وغالبا ما تتركز في بناء وتشغيل المستشفيات والمدارس والسجون والطرق والأنفاق وشبكات إنارة الطرق والمطارات والموانئ ومحطات المياه والكهرباء".

ب. **تعريف بنك التنمية الآسيوي**: "الشراكة بين القطاعين العام والخاص تشير إلى العلاقة التعاقدية طويلة الأجل بين هذين القطاعين في مجال تمويل وتصميم وتنفيذ وتشغيل مشروعات وخدمات البنية التحتية، والتي كانت تقدم بشكل تقليدي من طرف القطاع العام".

ج. **تعريف الأمم المتحدة**: "يقصد بالشراكة بين القطاعين العام والخاص التعاون والأنشطة المشتركة بين القطاعين بغرض تنفيذ المشروعات الكبرى، وبحيث تكون الموارد والإمكانيات لكلا القطاعين مستخدمة معا، وذلك بالطريقة التي تؤدي إلى اقتسام المسئوليات والمخاطر بينهما بطريقة رشيدة لتحقيق التوازن الأمثل لكل شريك".

2. 2. مبررات الشراكة بين القطاعين العام والخاص:

إن لجوء الدولة (القطاع العام) إلى عقد شراكات مع القطاع الخاص يعود إلى عدة أسباب منها: (إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية، 2010، 07)

- عدم قدرة الحكومة علي تحقيق التنمية المستدامة بمفردها.
- التغيير التقني والاقتصادي المتسارع أتاح الفرصة لتخفيض تكلفة المشاريع.
- ضغوط المنافسة المتزايدة وانخفاض معدلات النمو.
- محدودية الموارد المالية والبشرية والتكنولوجية لدى القطاع العام بسبب تعدد المشاريع التي يتطلب تنفيذها، وتعمل الشراكة على تخفيف حدة المنافسة بين هذه المجالات من خلال تبادل الالتزامات بين الشركاء.
- تقلص موارد التمويل المخصص لبرامج التنمية الاجتماعية ومطالبة المواطنين بتحسين الخدمات المقدمة من المؤسسات الحكومية.
- التوسع في اتخاذ القرار خدمة للصالح العام، وتحقيق قيمة أعلى للأموال المستمرة.
- زيادة الفاعلية والكفاءة من خلال الاعتماد على الميزة المقارنة وعلى تقسيم العمل العقلاني.
- تزويد الشركاء المتعددين بحلول متكاملة تتطلبها طبيعة المشاكل ذات العلاقة.

2. 3. خصائص وأهمية الشراكة بين القطاعين العام والخاص:

من بين أهم ما يميز هذه الشراكة نذكر: (الفيهيوي والوادي، 2012، 27)

- التقارب والتعاون المشترك، أي لابد من الاتفاق حول حد أدنى من المرجعيات المشتركة تسمح بالتفاهم والاعتراف بالمصلحة العليا للأطراف المتعاقدة.
- علاقات التكافؤ بين المتعاملين.

- الخاصية الحركية في تحقيق الأهداف المشتركة.
- لا تقتصر الشراكة على تقديم حصة في رأس المال، بل أيضا من خلال تقديم خبرة أو نقل تكنولوجي.
- تنسيق القرارات والممارسات المتعلقة بالنشاط والمشروع المعني بالتعاون.
- التقاء أهداف المتعاملين على الأقل في مجال النشاط المعني بالتعاون والتي ينبغي أن تؤدي إلى تحقيق نوع من التكامل.

ويمكن إيجاز أهمية الشراكة بين القطاعين العام والخاص فيما يلي: (الفيهيوي والوادي، 2012، 24-25)

- تصحيح الوضع الاقتصادي، وخلق فرص عمل جديدة.
- تحقيق معدلات نمو مرتفعة من خلال تعزيز دور القطاع الخاص في العجلة الاقتصادية الوطنية.
- تخفيف الأعباء التمويلية عن الحكومة وخاصة في مشاريع البنية التحتية.
- تحسين الخدمات المقدمة من الحكومة من خلال جذب الاستثمارات من القطاع الخاص.
- تخفيف مخاطر الاستثمار على الحكومة والارتقاء بالمستويات التنموية.
- الإدارة والاستغلال الأمثل للمشاريع الاقتصادية باستخدام أحدث الأساليب.
- إعادة توزيع الأدوار بين القطاعين العام والخاص.
- تحسين مستوى عيش السكان وتطوير أنشطتهم الإنتاجية.

2. 4. أهداف ومتطلبات الشراكة بين القطاعين العام والخاص:

إن ربط الشراكة بين القطاعين العام والخاص للقيام بتنفيذ وتمويل مشروعات متعددة يكون بغرض تحقيق مجموعة من الأهداف، نذكر منها: (إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية، 2010، 06)

- تغيير نشاط الحكومة من التشغيل للبنية التحتية والخدمات العامة، بحيث تستطيع بدلا من ذلك التركيز على وضع السياسات العامة لقطاع البنية التحتية، ووضع الأولويات لأهداف ومشروعات البنية التحتية، مع مراقبة مقدمي الخدمات وتنظيم الخدمة.
- إدخال الإدارة وكفاءات القطاع الخاص إلى مجال الخدمات العامة، وإشراكه في تحمل المخاطر.
- تحقيق قيمة أفضل مقابل النقود فيما يتعلق بالإنفاق العام، بمعنى السعر الأمثل للعميل على أساس التكلفة على مدار مدة العقد، وجودة الخدمة المقدمة، والمخاطر التي يتحملها المشارك.
- تنفيذ مشروعات الاستثمار في الوقت المحدد وبالميزانية المحددة.
- تفادي تدهور الأصول والمنشآت الضرورية للخدمات العامة نتيجة للصيانة أو التشغيل غير الفعالين.
- إدخال الابتكارات على تصميم المشروع بالنسبة للأصول والتشغيل والصيانة.
- نقل المخاطر التي يمكن إدارتها أفضل بواسطة القطاع الخاص (التصميم والإنشاء والتمويل والصيانة) بعيدا عن الموارد المحدودة للحكومة.

إن قيام شراكة فعالة بين القطاعين العام والخاص تستلزم وجود عدة عوامل منها: (مرابطي، 2016، 16-17)

- وجود دعم سياسي قوي على المستوى القومي يشجع على الشراكة بين القطاعين العام والخاص، مع وجود تصور واقعي مشترك للمشاركة مبني على نقاط القوة والضعف المتوفرة لدى أطراف الشراكة.
- تحليل صارم لجدوى المشروع قبل التعاقد حيث أن وجود إطار عمل جيد للمشروع مبني على مخرجات واضحة، يسمح بالتأكد من قدرة الحكومة على تحمل توفير وحدات الدفع المطلوبة مقابل إتاحة الخدمة.
- تحليل مفصل لمخاطر المشروع لكلا الجانبين الفني والتجاري فضلا عن المخاطر السياسية.
- توفر عملية تعاقدية جيدة البناء وشفافة وتنافسية.
- رغبة عميل القطاع العام في قبول حلول ابتكارية من جانب المتقدمين من القطاع الخاص.
- وجود عقد تفصيلي يتسع ويتحمل تغييرات معينة في متطلبات المشروع على مدى الزمن.
- رقابة فعالة وحرفية على مقاول القطاع الخاص، ومتابعة للأعمال في مرحلة التشغيل.
- اختيار المشروعات المناسبة، فلا تكون صغيرة جدا مع رغبة واضحة من القطاع الخاص في المشاركة.
- الإعداد الجيد، حيث يجب توافر دراسة واضحة لمجال العمل مع توصيف واضح للمخرجات، وفريق مخلص للعمل لديه القدرات والخبرات الكافية لتعاقد ناجح.
- دعم استشاري مناسب قانوني وفني ومالي من أخصائيين ذوي خبرة.

2. 5. أنواع (أشكال) الشراكة بين القطاعين العام والخاص:

إن الإطار الذي تأخذه الشراكة بين القطاعين العام والخاص لا يمكن حصره في شكل واحد، حيث تختلف شروط الشراكة ونوعها حسب درجة تحمل كل طرف لمسؤوليات التمويل والمخاطرة والإنجاز وغيرها، ويمكن إيجاز أهم أشكال الشراكة بين القطاعين فيما يلي:

الجدول رقم 01: "أنواع الشراكة الممكنة بين القطاعين العام والخاص"

الشراكة	تعريفها	مزاياها	عيوبها
عقود الخدمة	تتضمن إبرام تعاقدات لأنشطة صيانة أو تشغيل معينة مع القطاع الخاص، تكون مدة هذه العقود محددة وقصيرة تتراوح بين ستة أشهر إلى سنتين. حيث يضع القطاع العام مجموعة من معايير الأداء للنشاط، وأسس تقييم العطاءات، والإشراف على المتعهدين، ودفع رسوم متفق عليها للخدمة، والتي تحدد على أساس إجمالي أو على أساس تكلفة الوحدة، أو غيرها، لتقديم خدمات عديدة مثل إصلاح وصيانة وإحلال وتجديد شبكات مياه الشرب أو أعمال تشغيل وصيانة محطات رفع مياه الصرف الصحي، وغير ذلك.	– توفير الفرص لدخول المنافسة من خلال التعاقد مع أكثر من شريك من الخواص. – الاستفادة من خبرة القطاع الخاص في النواحي الفنية، مما يجعل المرفق يركز على مهامه الأساسية. – فترة العقد تكون قصيرة فيزداد التنافس بين المقاولين، ما يشجع على العمل على تحقيق كفاءة الأداء وتخفيض التكاليف	– تظل أعباء التشغيل والصيانة ومسئولية الاستثمارات الرأسمالية والمخاطر التجارية المرتبطة بتشغيل المرفق، بكاملها على عاتق القطاع العام. – يعتمد نجاحها على خبرة الشركة التي تقوم بالأعمال، كما قد تؤثر هذه العقود مباشرة على عمالة التشغيل وتجعلهم عمالة زائدة عن الحاجة إذا لم يتم الاستعانة بهم في العمل.
أسلوب الإدارة	يتم الاتفاق بين القطاع العام مع القطاع الخاص لإدارة مؤسسة من مؤسسات القطاع العام. وفي هذه الحالة تتحول فقط حقوق التشغيل إلى الشركة الخاصة وليس حقوق الملكية، ويحصل القطاع الخاص على رسوم مقابل خدماته، ويمكن ربط هذه الرسوم بأرباح الشركة أو أدائها، كما تبقى المؤسسة العمومية مسئولة عن نفقات التشغيل والاستثمار. وتتراوح مدة العقد ما بين 03 إلى 05 سنوات.	– يستخدم في الحالات التي تريد فيها الدولة تنشيط شركات خاسرة، وذلك بإدخال طرق إدارة القطاع الخاص من أجل رفع قيمة هذه الشركات وأسعارها حين البيع. – الميزة الرئيسية من وجهة نظر الدولة، أنه يسمح لها بالاحتفاظ بالملكية، كما أنه يمكنها من حل القصور الإداري بالحصول على أحسن الخبرات الإدارية، وفي الوقت نفسه التحكم في استخدام هذه الخبرات من خلال عقد الإدارة.	– ازدواجية الإدارة الخاصة والملكية العامة، فالمتعاقد مع الدولة لا يتحمل المخاطر حيث تتحمل الدولة أي خسائر ناجمة عن عمليات الشراكة. وتلتزم الجهة الحكومية في ظل اشتراطات هذه العقود بسداد مقابل أو أتعاب الإدارة إلى القطاع الخاص في شكل أتعاب محددة وثابتة أو في شكل نسبة من أرباح المشروع.
أسلوب الإيجار	يستلزم وجود متعهد خاص يدفع مبلغا ماليا لمالك عام مقابل حق خالص لتشغيل	– توفير نفقات التشغيل دون التخلي عن ملكية المشروع.	– طالما لا يتم تحويل لملكية الأصول فليس لدى الشركة

	تسهيلات إنتاجية دون المسؤولية عن تمويل الاستثمارات الرئيسية، مع تحمل كافة المخاطر التجارية. ويظل المالك العام مسئولا عن الاستثمار في الأصول الثابتة وخدمة الدين، أما القطاع الخاص فتقع عليه مسؤولية تمويل رأس المال العامل. والفترة تتراوح ما بين 6 إلى 10 سنوات.	– الحصول على دخل سنوي بدون التعرض لمخاطر السوق. – وقف الدعم والتحويلات المالية، مما يخفف العبء عن الموازنة	الخاصة المتعاقدة مع القطاع العام أية حوافز لرفع قيمة الأصول أكثر من الحد الذي يضمن لها عائد مناسب خلال فترة التأجير.
أسلوب الامتياز	تمنح بموجبه الحكومة للقطاع الخاص أحد أصولها فتنتقل حقوق التشغيل والتطوير إليه، وترجع الأصول إلى الحكومة، وتحدد إيرادات صاحب الامتياز بشكل يضمن له تغطية نفقات التشغيل وخدمة الديون واستهلاك استثماراته. وتتراوح فترة العقد عادة بين 15إلى 30 عاما.	– الميزة الأساسية تكمن في أن صاحب الامتياز يبقى المسئول عن النفقات الرأسمالية والاستثمارات مما يخفف الأعباء المالية عن الدولة.	– صعوبات في إيجاد مستثمرين نظرا للحجم الكبير لبعض الاستثمارات التي يتطلبها هذا النوع من العقود.
أسلوب BOT	تعهد الدولة إلى القطاع الخاص، بموجب اتفاق يبرم بينهما يلتزم بمقتضاه هذا الأخير، بتصميم وبناء البنية التحتية ذات الطابع الاقتصادي، ويرخص للقطاع الخاص بتملك أصول هذا المشروع وتشغيله بنفسها أو عن طريق الغير، ويكون عائد تشغيل المرفق خالصا لها على نحو يمكنها من استرداد تكلفة المشروع وتحقيق هامش ربح طوال مدة الترخيص، ويلتزم القطاع الخاص بنقل ملكية أصول المشروع إلى الدولة عند نهاية الترخيص بالأوضاع والشروط المتفق عليها.	– الدولة لا تتحمل أيا من تكاليف الإنشاء والتشغيل التي يتطلبها المشروع، ولا تكون مجبرة على تحمل المخاطر التجارية المرتبطة به. – يستفيد القطاع العام من كفاءة القطاع الخاص في التسيير، مع استفادته من التكنولوجيا الحديثة والتي غالبا لا يتحمل القطاع العام القدرة على تشغيلها.	– يعاب على هذا النمط من الشراكة حجم الاستثمارات والأموال اللازمة لتنفيذها، فعموما العائد من المشاريع الخدمية لا يكون بحجم التكاليف السلمية التي تتطلبها تلك المشاريع.

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على: محمد صلاح (2015/2014)، "دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص في رفع عوائد الاستثمار في البنى التحتية للاقتصاد وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية "، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود وبنوك، جامعة حسيبة بن بوعلي – الشلف – الجزائر، ص ص: 39-44.

3. مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تركيا

3. 1. وضعية البنى التحتية في تركيا:

إن نموذج الشراكة بين القطاع العام والخاص مستخدم على نحو واسع في أرجاء تركيا لمشروعات البنية التحتية والطاقة، حيث بعد تدعيم بنيتها التحتية الحديثة بمشروعات عالمية، تحصلت تركيا على ثاني أعلى ترتيب في مشاركة القطاع الخاص حسب إصدار قاعدة بيانات البنية التحتية في البنك الدولي لسنة 2015. فتأتي تركيا الثانية بعد البرازيل في الدراسة التي تناولت 139 دولة ناشئة، حيث بلغت قيمة المشروعات التركية الجديدة وعددها سبعة عشر، والتي تتضمن خصخصة مصانع الطاقة وإنشاء طرق سريعة جديدة وموانئ جديدة، استثمارات بقيمة 12.5 مليار دولار أمريكي. (http://www.invest.gov.tr، 2015)

ونتيجة لسلسلة الاستثمارات التي قامت بها تركيا في إطار التطوير المخطط له، فقد نجحت في امتلاك بنية تحتية قوية في مختلف المجالات ساعدتها على الوصول إلى تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية المسطرة، حيث تمكنت تركيا في مجال الطاقة الكهربائية مثلا من رفع مقدار القدرة المبذولة من 38843 ميجاواط في عام 2005 إلى 73147 ميجا واط في عام 2015. ويتوقع القطاع حدوث زيادة في معدلات النمو حتى يتم تحقيق الهدف الذي تسعى إليه الحكومة بوصول القدرة المقررة المبذولة إلى 120000 ميجاواط بحلول عام 2023 الذي يوافق الذكرى المئوية لتأسيس الجمهورية التركية. ووفقا لمعطيات مركز التنافسية العالمي (IMD World Competitiveness) فقد تحصلت تركيا على نقطة 5.96 على 10 فيما يتعلق بمستوى الكفاءة والفعالية في البنية التحتية الخاصة بالطاقة الكهربائية، وهو ما يعد معدلا مقبولا جدا مقارنة بمسيرة التنمية المنطلقة في تركيا.

أما البنية التحتية المتعلقة بوسائل الاتصال، فقد وصل عدد المشتركين في خدمة الهاتف المحمول سنة 2015 إلى 73.7 مليون نسمة مقابل 11.5 مليون مشترك في خدمة الخط الثابت، بينما بلغ عدد المشتركين في خدمة الانترنت على الهاتف المحمول 39.1 مليون نسمة، والمشتركين في شبكات الانترنت واسعة النطاق 48.6 مليون.

هذه الأرقام سمحت لتركيا بالحصول على 7.55 على 10 فيما يخص مدى وفاء تكنولوجيات الاتصالات (التقنيات الصوتية والبيانات) بمتطلبات العمل التجاري، وفقا لمعطيات مركز التنافسية العالمي، متجاوزة بذلك العديد من الاقتصاديات المتقدمة في العالم كألمانيا، روسيا، إيطاليا، أستراليا وغيرها، وهو ما جعلها في مركز مريح جدا ومشجع على مزيد من الاستثمارات في هذا المجال من جهة، ومن جهة أخرى الاستغلال الأمثل لهذه التقنيات في تطوير العمل التجاري والاقتصادي بالبلد.

كما بلغ عدد الركاب المسافرين جوا في تركيا سنة 2015 أكثر من 182 مليون نسمة، وبلغ عدد المطارات 55 ب 39 مطارا دوليا بينها 25 مطارا متواصل العمل و14 مطارا موسميا. بينما بلغ طول شبكة الطرق 66244 كلم (2289 كلم طرق سريعة، 31215 كلم طرق سريعة وطنية، و32740 كلم طرق خاصة بالمقاطعات)، بينما وصل طول شبكة السكك الحديدية 12532 كلم منها 11319 كلم للقطارات التقليدية و1213 كلم قطارات

فائقة السرعة. ويساهم التوسع الهائل في شبكة القطارات فائقة السرعة في احتلال تركيا المرتبة السادسة على مستوى قارة أوروبا والمرتبة الثامنة على مستوى العالم من حيث طول خط سير القطارات فائقة السرعة لديها. ومن بين الأهداف التي تسعى تركيا نحوها هو الوصول بإجمالي طول خطوط القطارات السريعة وفائقة السرعة معا إلى 12000 كم بحلول عام 2023 وإلى 18000 كم بحلول عام 2035. وهو ما مكن تركيا من الحصول على 7.19 على 10 في مستوى الكفاءة في البنية التحتية الخاصة بخطوط توزيع البضائع والخدمات وفقا لمركز التنافسية العالمي. (http://www.invest.gov.tr ، 2017).

واستثمرت تركيا بين 2003 و2015 مبلغ 253.3 مليار ليرة تركية في البنية التحتية لوسائل النقل والاتصال، وخصص 23.1 مليار ليرة تركية من المبلغ الكلي للاستثمار في الشراكات المنعقدة بين القطاع الخاص والعام.

3. 2. أهم المشاريع المقامة وفقا لشراكة القطاعين العام والخاص في تركيا:

تقوم تركيا بإشراك القطاع الخاص في إنشاء المشاريع الاستثمارية للبنى التحتية وعلى رأسها قطاع النقل، ومن بين أهم المشاريع المشتركة بين القطاع العام والخاص سواء انتهت أو في إطار الإنجاز، نذكر ما يلي:

أ. **مشروع مرمراي:** هو مشروع النقل بالسكك الحديدية في مدينة اسطنبول التركية ويشتمل على نفق السكك الحديدية البحري تحت مضيق البوسفور، وكذلك تحديث خطوط السكك الحديدية في الضواحي الموجودة على طول بحر مرمرة من خلقالي على الجانب الأوروبي إلى جبزه على الجانب الآسيوي. والنفق عبارة عن قناة مزدوجة محفورة على عمق 50 مترا تحت البوسفور، ومن المفترض أن تكون مقاومة للهزات الأرضية في هذه المنطقة التي يكثر فيها النشاط الزلزالي. ويتكون خط مرمرة من 03 محطات تحت الأرض في ولايات اسطنبول، بالإضافة إلى 37 محطة فوق الأرض، العديد من هذه المحطات المقامة فوق سطح الأرض هي محطات تم تجديدها وبنائها على نفس خط قطار الضواحي القديم. وقد تم تصميم مشروع مرمراي لينقل 75000 راكب من ركاب السكك الحديدية يوميا في الساعة، في كلا من الاتجاهين بين أوروبا وآسيا عبر الأنفاق المقاومة للزلازل، وفي الأوقات خارج ساعات الذروة، يتم شحن آلاف الأطنان من البضائع في الساعة عبر الأنفاق الاسمنتية المزدوجة تحت سطح البحر.

منح عقد البناء للمشروع تجمع ياباني-تركي قادته شركة تايسي في يوليو 2004، وشمل التجمع شركة كوماجاى غومي اليابانية، والشركات التركية غاما للصناعات ونور أول للبناء وتركيا للتجارة، انطلق المشروع سنة 2004 حيث كان من المخطط أن يكتمل المشروع بحلول أفريل 2009، ولكن تأخر المشروع عن ما كان مقررات له نتيجة لاكتشافات أثرية عثر عليها في الموقع. وأخيرا افتتحت المرحلة الأولى من المشروع في أكتوبر 2013. وتشمل المرحلة الثانية من المشروع تجديد خطوط السكك الحديدية الحالية، ومن المتوقع بعد الانتهاء من المشروع أن ترتفع نسبة استخدام النقل بالسكك الحديدية في اسطنبول من 3.6% إلى 27.7%.

ب. **جسر البوسفور الثالث:** أو **جسر السلطان سليم الأول،** أنشئ كثالث جسر يربط بين ضفتي اسطنبول الآسيوية والأوروبية بعد جسر البوسفور وجسر السلطان محمد الفاتح، ويعد أطول جسر معلق في

العالم، تم البدء بالعمل به عام 2013 وتم الانتهاء منه وافتتاحه في 26 أوت 2016. تمت الموافقة على خطط البناء للجسر الثالث من قبل وزارة النقل عام 2012، وقد تم منح رخص بناء المشروع إلى شركتي "أتشتاش" و"استالدي"، وبدأ ببناء الجسر رسميا في جوان 2013، يبلغ طوله 1408 أمتار فوق مضيق البوسفور، كما يضم 10 ممرات 8 منها للسيارات و2 أخريين لسكة الحديد، ويبلغ إجمالي طول الجسر 2164 مترا، وقد أتاح المشروع حوالي 6000 فرصة للعمل، كما أضافت أعمال البناء إلى الاقتصاد عوائد مالية بلغت 1.75 مليار ليرة تركية سنويا. (https://ar.wikipedia.org/wiki/، 2017)

ج. **نفق أوراسيا:** هو نفق للسيارات يقع في مدينة إسطنبول، يربط الشطرين الآسيوي والأوروبي تحت قاع مضيق البوسفور، افتتح رسميا في 20 ديسمبر 2016. ويمتد نفق أوراسيا المخصص للمركبات على مسافة 14.6كم، 3.4 كم منها تحت قاع مضيق البوسفور، إضافة إلى جزء في الطرف الأوروبي، وآخر في الجانب الآسيوي، وهو مزود بآلية مقاومة للزلازل، تسهل عملية تمدد وتقلص البنية الاسمنتية، أو انحناءها لدى وقوع الزلازل، بحيث لا تشكل خطرا على حركة المرور بداخله. ويبلغ ارتفاعه 14 مترا، وطوله 15 كم، وهو مؤلف من طابقين للذهاب والإياب، كما سيمكن 90 ألف سيارة من العبور خلاله ذهابا وإيابا بين طرفي مدينة اسطنبول. وسيخصص النفق للسيارات والحافلات الصغيرة والمتوسطة، ولن يسمح للدراجات الهوائية والنارية باستخدامه، وسيقلص مدة الرحلات من 100 دقيقة إلى 15 دقيقة، ليخفف حدة الازدحام التي تشهدها إسطنبول، ويكون بذلك أسرع وسيلة نقل بين آسيا وأوروبا. وبلغت تكلفة المشروع الذي منحته تركيا، لشركات محلية خاصة وأجنبية، وفقا لنظام BOT حوالي مليار و245 مليون و122 ألف دولار، وأشرف على بناء النفق كونسورتيوم مكون من شركة "يابي مركزي" التركية الخاصة للبناء، ومجموعة "أس كي" الكورية الجنوبية. (http://www.turkpress.com، 2017)

د. **المطار الثالث في اسطنبول:** ربحت مجموعة مشتركة من الشركات التركية في شهر مايو 2013 إحدى المناقصات الخاصة بتنفيذ مشروع المطار الثالث في اسطنبول، حيث ستقوم هذه الشركات بدفع مبلغ 22.1 مليار يورو للحكومة بالإضافة إلى الضرائب مقابل الحصول على حقها في تشغيل المطار لمدة 25 عاما بدءا من عام 2017. ويعتبر المطار من أكبر المشاريع التي يتم تنفيذها في البلاد حتى الآن، فمن المتوقع أن تبلغ تكلفته حوالي 33 مليار يورو بجانب تكلفة جميع الاستثمارات والعائد السنوي، ويتميز بقدرته على استيعاب ما يصل إلى 150 مليون راكب، وسيكون للمطار دور حيوي في جعل اسطنبول مركز عالمي للسفر جوا. ستضم المرحلة الأولى من بناء المطار مدرجين لإقلاع الطائرات وهبوطها إلى جانب مبنى للركاب بقدرة على استيعاب 90 مليون راكب سنويا. ومن المقرر أن يتم الانتهاء من المرحلة الأولى لتصبح مجهّزة للعمل بحلول عام 2018.

هـ. **جسر خليج إزميت (جسر عثمان غازي):** بدأت الأشغال فيه في 30 مارس 2013 وافتتح يوم 30 جوان 2016، ويعد رابع أطول جسر معلق في العالم، شيد فوق بحر مرمرة ويربط بين ولايتي كوجا إيلي ويالوفا شمال غربي تركيا. وقد بلغت تكلفة إنجازه نحو 1.3 مليار دولار، أي ما يقارب 04 مليون دولار يوميا بمشاركة القطاعين

العام والخاص (مشروع مشترك بين القطاع العام و05 شركات تركية وشركة إيطالية)، ومن المتوقع أن يقوم بتوفير ما يقارب 650 مليون دولار سنويا على دخل تركيا. ويعتبر هذا المشروع من أضخم المشاريع التركية الممولة من خلال القروض البنكية، حيث بلغ القرض المطلوب لهذا المشروع ما يقارب 5 مليار دولار، بتمويل من خلال بنوك أجنبية ومحلية تركية، حيث أصبح هذا المشروع أكبر مشروع يقترض في تاريخ تركيا في مجال مشاريع البنية التحتية.

و. **نفق اسطنبول الكبير**: تم البدء بشكل فعلي بالفعاليات اللازمة من أجل مشروع نفق اسطنبول الكبير الذي سيربط القارتين الآسيوية والأوروبية من تحت سطح البحر والذي سوف يتم استخدامه عند الانتهاء منه من قبل 6.5 مليون شخص بشكل يومي، وسوف يبنى على 03 طوابق ويضم في بنيته طريق بري وسكة حديدية في نفس الوقت، والذي سيكون الأول من نوعه في هذا السياق. وسوف يكون هذا النفق الكبير الأول من نوعه عالميا حيث سوف يضم سكة لقطار الأنفاق ايضا في داخله، وفي سياق التحضيرات الأولية العائدة للنفق بالقيام بإجراء الدراسات والتحاليل اللازمة من أجل أرضية قاع البحر. وسوف يتم العمل على إنشاء الطرق في هذا النفق من طرف المديرية العامة للطرق البرية، ويتم إنشاء السكك الحديدية من أجل قطار الأنفاق من طرف بلدية اسطنبول الكبرى، ومن المتوقع أن يتم الانتهاء من إنشاءه خلال 05 سنوات اعتبارا من تاريخ البدء، وسوف يتم إنشاؤه بناء على مبدأ إنشاء-تشغيل-تحويل BOT.(https://istanbul.imtilak.net، 2017)

ز. **جسر جاناكالي المعلق**: باشرت تركيا سنة 2017 أعمال تشييد جسر جاناكالي المعلق الذي تقول إنه سيكون الأطول في العالم، فوق مضيق الدردنيل الذي يربط بحر إيجه ببحر مرمره في شمال غرب البلاد. وسيضم الجسر ست حارات وسيوضع في الخدمة في عام 2023 تزامنا مع مئوية تأسيس الجمهورية التركية. وتماشيا مع ذلك، سيمتد الجسر بطول 2023 مترا ليكون بذلك أطول جسر معلق في العالم. وتنفذ مشروع الجسر مجموعة تضم الشركتين الكوريتين الجنوبيتين "إس كاي" و"داليم" والتركيتين "ليماك" و"يابي مركيز". وسيكلف المشروع أكثر من عشرة مليارات ليرة تركية.

ح. **قناة اسطنبول**: ستكون القناة عبارة عن ممر مائي اصطناعي يمتد بطول مستوى سطح البحر بالتوازي مع مضيق البوسفور، لتربط بذلك بين البحر الأسود وبحر مرمرة. وسيبلغ طول القناة 47 كم وعرضها 150 مترا، كما ستترك مجالا فسيحا لعبور السفن التي يزدحم مضيق البوسفور بها وتحديدا عندما تتسبب ناقلات النفط بالزحام. سيكون للقناة قدرة على استيعاب حمولة 160 باخرة يوميا، وهي مؤهلة لتوفير العديد من فرص الاستثمار نظرًا للاحتمالات الهائلة بحدوث نمو في المناطق المجاورة لها مباشرة. وحفر القناة سيكلف 10-15 مليار دولار أما تكلفة المشروع كاملا فمن المتوقع أن تصل إلى 50 مليار دولار تقريبا، وسيتم تشغيل 15 ألف عامل لإنجازه.

ط. أما فيما يتعلق بقطاع الشؤون البحرية، تتضمن المشاريع المهمة فيه ميناء جاندارلي الواقع على بحر إيجة، وميناء مرسين الثاني للحاويات الواقع على البحر المتوسط، وميناء فيليوس الواقع على البحر الأسود.

ي. بينما في مجال الصحة فيأتي مشروع المستشفى الكبرى بمنطقة "إيكيتالي" في مدينة اسطنبول معلنا عن رؤية جديدة للاستفادة من نموذج الشراكة بين القطاع العام والخاص في تركيا، فقد تقرر أن يكون الأول من نوعه في العالم، مما يجعل اسطنبول مركزا للسياحة العلاجية، وذلك بمجرد التشغيل الكامل للمستشفى.

وفيما يتعلق بخطط الاستثمار، فإن مشروع المستشفى الكبرى بمنطقة "إيكيتالي" في مدينة اسطنبول –المخطط له أن يكتمل في غضون 36 شهرا – سيضم تسع مستشفيات توفر الخدمة الصحية لـ 29,000 مريض يوميا، وسيشتمل على عدد إجمالي من الأسرة يبلغ 2,682 سريرا وسيبلغ عدد العاملين به 10,000 موظف. وسيكون المشروع مشتركا بين شركتي "رونسانس" التركية للاستثمار في قطاع الصحة و"سوجيتز" اليابانية .

ك. كما تم اتخاذ الخطوات الأولية فيما يتعلق بالخطة الشاملة لمجموعة المستشفيات الكبرى بالمدن، وقد تم التوقيع على صفقات لتنفيذ الدفعة الأولى من المستشفيات والبالغ عددها 15 مستشفى في عام 2013. وتضم لائحة المشروعات التي تم افتتاحها حتى وقتنا الحالي المستشفيات الكبرى "يوزغات" و"مرسين" و"إسبرطة"، بينما تشير التوقعات إلى تشغيل المستشفيات الكبرى "قيصرية"، و"أضنة"، و"بلكينت" بأنقرة، و"مانيسا" وذلك في أواخر عام 2017. وسيشهد عام 2019 تقديم الخدمات بالمستشفيات الكبرى "إسكي شهر"، و"إلازِغ"، و"كاراتيا" بمدينة قونيا. ومع الاستمرار بالعمل في المشروعات المتبقية سيصل إجمالي عدد المشروعات إلى 31 مشروعا، من بينهم 28 مستشفى كبير، ومن المقرر أن تبلغ السعة الإجمالية لتلك المشروعات 42,000 سرير.

ل. كما وضعت تركيا خطة لتشجيع الاستثمار حيث ستنفق وزارة الصحة مبالغ تقدر بنحو 100 مليار ليرة تركية في حجم الإيجارات المخصصة لبرنامج الشراكة قطاع عام وخاص الموجه للرعاية الصحية، كما أن مناطق الرعاية الصحية المجانية، والسياحة العلاجية، وقطاع الصحة الإلكترونية تجتذب بدورها الاستثمارات، بالإضافة إلى تعزيز البنية التحتية للتصنيع من خلال تأسيس مناطق خاصة للمستحضرات الدوائية بغرض جعل البلاد محورا عالميا في مجال الأبحاث والتطوير وإنتاج المستحضرات الدوائية.

الخاتمة:

هدفت الدراسة إلى تحديد أهمية قطاع البنية التحتية، وضرورة اشتراك القطاعين العام والخاص في إقامة مثل هذه المشاريع، من خلال الاستفادة المتبادلة بينهما من الناحية المادية أو المعرفية، مع تقديم تجربة تركيا في هذا المجال، وقد توصلت الدراسة إلى ما يلي:

- تمثل البنية التحتية المفتاح الرئيسي لتطور وازدهار أي بلد في العالم، حيث أن هذه العناصر تسهل الحياة الاقتصادية والاجتماعية، وتعزز فرص التنمية وتحقق الرفاهية لمجموع المواطنين، وهذا ما يجعلها من أولويات الحكومة التي تكون مسؤولة عن توفير سبل سير الحياة الطبيعية لمواطنيها من شبكات نقل برا، بحرا وجوا، وشبكة مياه واتصالات فعالة، وغيرها.

- إقامة مشاريع البنية التحتية يستلزم استثمارات ضخمة ومدة إنشاء واسترداد طويلة في أغلب الأحيان، وهو ما يدفع بالقطاع العام بالأخذ على عاتقه تحقيق هذه المشروعات.
- في ظل النفقات المتزايدة للقطاع العام والتكاليف الكبيرة التي تقع على عاتق الحكومة في مختلف المجالات، مع نقص الخبرة أحيانا في قطاعات حديثة كاستخدام التكنولوجيا، يتم الاستعانة بالقطاع الخاص كشريك في إقامة مشاريع البنية التحتية، من خلال شراكات تعاقدية مختلفة يلتزم فيها كل طرف بما عليه من واجبات، ويحصل ما له من حقوق في حدود الشروط القانونية لكل نوع شراكة كالتأجير والامتياز، وعقود BOT.
- أثبتت الشراكة بين القطاعين العام والخاص فعاليتها في تركيا حيث اعتمدت عليها في إقامة العديد من مشاريع البنية التحتية على رأسها قطاع الطاقة والنقل والصحة.
- توصلت تركيا إلى احتلال المرتبة الثانية عالميا في حجم الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وذلك في إطار برنامج التنمية الذي أطلقته الحكومة التركية خلال السنوات الماضية، وهذا ما ساندها لتحقيق قفزة نوعية في اقتصادها وتجارتها داخليا وخارجيا.
- مكنت الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تركيا من امتلاك بنية تحتية قوية سمحت لها بالارتباط بكافة وجهات العالم من خلال إقامة مشاريع عملاقة، كما سمحت بتخفيض تكاليف النقل وتسهيل نقل البضائع والأفراد والقيام بالمعاملات، مع الاستفادة من عائدات استغلال هذه الطرق، وتشجيع السياحة العلاجية بها من خلال المراكز الصحية العالمية المنجزة بالشراكة بين القطاعين العام والخاص.
- في إطار خطة تركيا الشاملة التي تهدف إلى الوصول إلى مجموعة عشر أقوى اقتصادات عالمية في حدود 2023، فإنها أطلقت أو بصدد إطلاق العديد من المشاريع الضخمة المتعلقة بمزيد من التحديث لبناها التحتية، وذلك بالشراكة مع القطاع الخاص الذي أثبت نجاحه في هذا المجال، مع التركيز على الشركات التركية المحلية، خصوصا مع اكتسابها خبرة جيدة من خلال المشاريع والتي ستسمح لها بالدخول في مثل هذه الاستثمارات.

المراجع المستعملة:

- إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية (2010)، الشراكة بين القطاع العام (الحكومة) والقطاع الخاص، دائرة المالية، حكومة دبي.
- رشدي صالح عبد الفتاح صالح (2006)، التمويل المصرفي للمشروعات، مطبعة العشرى، مصر.
- ليث عبد الله الفيهيوي، بلال محمود الوادي (2012)، الشراكة بين مشاريع القطاعين العام والخاص- الإطار النظري والتطبيقي، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن.
- محمد الشريف بن زاوي، هاجر سلاطني (2015)، دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة من خلال الإنفاق الاستثماري العام على البنى التحتية، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، جامعة أم البواقي، العدد 03.

- محمد صلاح (2015)، دور الشراكة بين القطاعين العام والخاص في رفع عوائد الاستثمار في البنى التحتية للاقتصاد وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود وبنوك، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف.
- محمود محمد داغر علي، علي محمد علي (2010)، الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره على النمو الاقتصادي في ليبيا، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العراق، العدد 51.
- مرابطي وفاء (2016)، الشراكة بين القطاعين الحكومي والخاص ودورهما في التنمية المحلية في الجزائر–عقد الامتياز حالة بلدية حاسي بن عبد الله، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم السياسية، تخصص تنظيمات سياسية وإدارية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح بورقلة.
- المرسي السيد حجازي (2004)، اقتصاديات المشروعات العامة–النظرية والتطبيق، الدار الجامعية، الاسكندرية.
- تركيا تحصل على الترتيب الثاني في مشروعات الاستثمار بالشراكة بين القطاع العام والخاص—البنك الدولي، نشر في: 2015/06/10، http://www.invest.gov.tr، اطلع عليه يوم 2017/09/09.
- البنية التحتية واللوجستيات، http://www.invest.gov.tr، اطلع عليه يوم 2017/09/09
- جسر البوسفور الثالث، على الموقع الرسمي لويكيبيديا.جسر السلطان سليم الأول https://ar.wikipedia.org/wiki/، أطلع عليه يوم 2017/12/20، على الساعة 10.23.
- تركيا تفتتح غدا "نفق أوراسيا" سادس أطول نفق في العالم، http://www.turkpress.co، نشر بتاريخ: 19 ديسمبر 2016، اطلع عليه يوم: 2017/09/15 على الساعة 18.19.
- بدء أعمال نفق اسطنبول الكبير، https://istanbul.imtilak.net، نشر يوم 2017/08/03، أطلع عليه يوم: 2017/09/15 على الساعة 18.30.